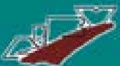
RAPPORT ANNUEL 2006



Les membres du GOCA


Auto Contrôle Technique (ACT)


AIBV



Autosécurité (AS) / Contrôle Technique Automobile (CTA)



Autoveiligheid (AV)



Bureau d'Inspection Automobile (BIA)



Bureau voor Technische Controle (BTC)


Keuringsbureau Motorvoertuigen (KM)



La Sécurité Automobile (SA)



Studiebureel voor Automobieltransport (SBAT)



RAPPORT ANNUEL 2006

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières



1. Mot du président

Cher lecteur,

Le GOCA et ses membres ont connu une année 2006 très chargée. De nombreuses modifications réglementaires ont été introduites par les pouvoirs publics, tant dans le domaine du Contrôle Technique que dans celui du Permis de Conduire.

Pour le GOCA et tout le secteur, cela a représenté un véritable défi que de mettre en œuvre ces nouveautés sur le terrain sans pour autant entraîner de désagréments pour le client. Je tiens spécialement à remercier Madame De Geyter, qui a exercé la présidence jusqu'au 31 mai 2006, pour m'avoir transféré une organisation apte à réaliser ces grandes prestations.

Dans ce rapport annuel, vous pourrez découvrir en détails ce qui fait la vie au quotidien du GOCA ainsi que les événements qui ont marqué notre secteur en 2006. Dans cet avant-propos, je me limiterai donc à mentionner les plus importants : l'adaptation de la réglementation sur le tuning, le lancement d'un certificat de visite avec une validité de 2 ans pour les véhicules de maximum 6 ans qui satisfont à certaines conditions, l'introduction du contrôle au bord de la route pour les camions et les autocars, le contrôle obligatoire élargi pour les véhicules d'occasion, la création de Car-Pass, les adaptations au permis de conduire G (pour les tracteurs agricoles) et à l'examen pratique du permis B (le transfert des manœuvres sur terrain privé vers la voie publique).

Certaines de ces nouveautés représentaient des quasi-révolutions, qui ont dû être mises en œuvre dans un laps de temps très court. C'est ainsi que les règles de fonctionnement interne, de nombreuses procédures de travail des stations et des centres de permis, les appareillages utilisés pour effectuer le contrôle et logiciels y afférents ont dû être adaptés. Il a bien évidemment fallu organiser la formation des inspecteurs des 76 stations de contrôle technique et des examinateurs des 32 centres d'examen à ces modifications réglementaires importantes.

Notre secteur présente toutes les caractéristiques de la production de masse. Des millions de véhicules sont contrôlés annuellement dans nos stations et des centaines de milliers d'examens pour le permis de conduire sont organisés dans nos centres d'examens. C'est pourquoi nous plaidons à nouveau pour que les modifications réglementaires futures soient prises après mûre réflexion et en concertation avec les différents acteurs de terrain, en nous laissant le temps de (ré)organiser correctement le back office. Ceci est la garantie d'une mise en œuvre sereine et efficace des nouvelles règles arrêtées par le pouvoir politique.

Fin 2006, le secteur a redéfini sa stratégie pour les mois et années à venir. Les modifications que les autorités publiques envisagent pour 2007 dans le secteur Permis de Conduire sont profondes. Le GOCA et les entreprises du secteur souhaitent poursuivre la valorisation de leur vaste expérience et de leur savoir-faire dans ce secteur.

Il ne fait aucun doute que notre Contrôle Technique se situe à un haut niveau sur le plan européen et mondial, tant en ce qui concerne la qualité du contrôle que son rapport coûts/efficacité.

Dans ce cadre, le secteur continuera à investir dans la technologie et la connaissance, le service orienté vers le client afin d'améliorer encore davantage notre offre de services et le service à la clientèle.

Le GOCA et les entreprises-membres veulent ainsi renforcer leur image de partenaire objectif et de confiance, pour l'Administration, le particulier et le client professionnel et contribuer, plus activement encore que par le passé à la sécurité routière, la protection de l'environnement et du consommateur.

Vous me permettrez de terminer cette introduction par deux initiatives récentes de notre secteur en matière de service à la clientèle, à savoir le lancement d'un numéro national de prise de rendez-vous pour le contrôle occasion (0902/020.10) et d'un numéro national d'information pour le contrôle technique en général (078/05.20.10).
Ces deux initiatives sont des signes tangibles de notre volonté d'amélioration du service à notre clientèle.
Elles seront, soyez-en assurés, suivies de nouvelles initiatives dans le courant de l'année 2007.

Bonne lecture,

Olivier Goies
Président

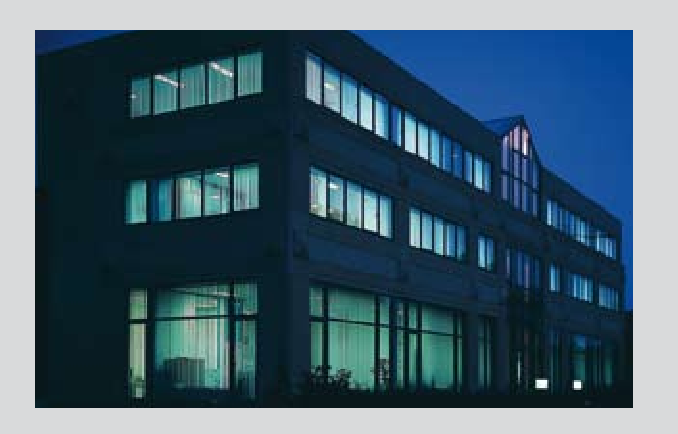
2. Les entreprises-membres et le GOCA

C'est en **1933** qu'est entré en vigueur pour la première fois le dispositif du contrôle technique.
Un Arrêté Royal **a confié la mission du contrôle technique à des entreprises agréées** ; chacune étant compétente pour une zone géographique déterminée de façon à couvrir tout le territoire belge.
En **1965**, ces entreprises ont également été reconnues en tant que tiers indépendant pour organiser les examens en vue de l'obtention du **permis de conduire**.

Dès 1938, ces entreprises se sont **rassemblées au sein du GOCA** (Groupement des entreprises agréées pour le contrôle technique et le permis de conduire), officiellement constitué en asbl en 1962 et dont le siège est à Bruxelles.
L'expérience dont font preuve aussi bien les entreprises-membres que le GOCA fait du secteur un expert dans son domaine et dans le débat autour de la sécurité routière.

Le GOCA rassemble les 10 entreprises agréées, c'est-à-dire un total de 76 stations de contrôle technique et de 32 centres de permis de conduire. Ces entreprises se chargent du contrôle du parc automobile belge soumis au contrôle technique et de l'organisation des examens en vue de l'obtention du permis de conduire. Ensemble, elles offrent au citoyen un service uniforme, de qualité et en toute indépendance.

L'indépendance du secteur, tant vis-à-vis des garages que des autos-écoles, reste la meilleure des garanties pour la poursuite des objectifs que se sont fixés le GOCA et les 10 entreprises-membres, à savoir une meilleure sécurité routière, une diminution de la pollution occasionnée par les véhicules, une meilleure information et davantage de protection pour le consommateur. L'évaluation objective de l'état technique d'un véhicule et l'évaluation de la capacité à la conduite d'un candidat conducteur doivent être garanties pour le client.





Pour que les entreprises-membres puissent accomplir de manière uniforme et hautement qualitative les prestations qui leur sont confiées, le secteur a souhaité bénéficier de la certification ISO 9001, dans un premier temps pour le secteur contrôle technique. Outre des contrôles de qualité effectués en interne, un auditeur externe réalise également ce type de contrôles.



C'est en 1999 que toutes les entreprises-membres ont bénéficié, pour la première fois, de cette **certification**. Elles ont ainsi pu démontrer objectivement qu'elles disposaient d'une approche globale pour offrir, systématiquement, un produit de qualité, tant aux clients internes qu'externes. Le processus de certification s'est poursuivi au cours des années. Convaincues des nombreux avantages du système de qualité ISO et fortes de l'expérience des années précédentes, les 10 entreprises-membres ont décidé d'introduire également un système de qualité ISO 9001 dans les centres du permis de conduire. Fin 2006, deux entreprises-membres ont déjà obtenu cette certification pour leurs activités « permis de conduire ». Les autres ont également rentré leur dossier de reconnaissance : la procédure aboutira dans les premiers mois de 2007.

L'uniformité au sein du secteur et de chaque domaine d'activité est une nécessité dans la mesure où nous devons garantir aux citoyens un service hautement qualitatif. Cette uniformité est facilitée par la politique menée en matière de recrutement. Les conditions de sélection pour le personnel sont fixées par Arrêté Royal et représentent un des facteurs déterminants pour la compétence et le professionnalisme qui doivent être de mise dans le secteur.

Afin de garantir cette uniformité, le GOCA organise, au niveau national, des formations de promotion et des recyclages. Le groupement répond ainsi aux besoins en formation de ses entreprises-membres.



Mécanismes de contrôle pour le maintien d'un service uniforme et de qualité

Malgré tous les efforts fournis par les entreprises agréées pour offrir un service de qualité, le secteur est tout à fait conscient des erreurs pouvant éventuellement se présenter. C'est pourquoi des mécanismes de contrôle ont été mis en place.

Le système de management par la qualité sur lequel se base le secteur impose **des mesures de contrôles internes** afin d'évaluer les processus et méthodes de travail et de planifier des actions d'amélioration le cas échéant.

Les responsables des 76 stations de contrôles réalisent régulièrement des **recontrôles**. Un rapport est établi après chaque recontrôle, et un débriefing est prévu avec les inspecteurs concernés. Si nécessaire, des recommandations sont émises en concertation avec les personnes concernées.

Les entreprises-membres se sont également engagées à soumettre leurs stations de contrôle à **des contrôles externes**, d'en communiquer le résultat et d'en discuter avec leurs collaborateurs. Ce type de contrôles a été mené en 2004, 2005 et 2006 par les sociétés Amelior et Expansion. Dans chaque centre de contrôle en Belgique, des recontrôles sont réalisés de manière identique par des contrôleurs externes ; ceci permet une comparaison des résultats entre les différentes vagues de contrôles et une vérification de l'efficacité des éventuelles mesures de qualité prises.

En 2005 également, le secteur a été audité de manière approfondie en ce qui concerne l'organisation, les processus et procédures de contrôle du contrôle technique et des centres d'examen. Cet audit, réalisé par la société KPMG, a permis de vérifier comment le GOCA et les entreprises agréées s'acquittaient des tâches qui leur ont été attribuées. Les auditeurs ont formulé des propositions et des recommandations visant à améliorer la gestion des risques de l'activité et augmenter le niveau de qualité. Les entreprises ont poursuivi le travail sur base des recommandations émises. Un état des lieux de ces recommandations est réalisé semestriellement. A la demande des entreprises-membres et suite à l'audit KMPG, le GOCA a poursuivi l'élaboration de mesures et contrôles complémentaires.



Qui est qui ?





Olivier GOIES

Président

Directeur Général Autosécurité



Katia DE GEYTER

Vice-Présidente

Administrateur délégué SBAT



Philippe BERNARD

Secrétaire Général

Administrateur délégué AIBV



Ignace VAN OVERBEKE

Trésorier

Administrateur délégué KM

3. Contrôle technique

1. Services de base

Les statistiques démontrent que le contrôle technique régulier du parc belge de véhicules est primordial pour la sécurité routière. Quelle que soit la conception d'un véhicule, son utilisation engendre une usure progressive et un déréglage de certaines pièces. Les performances d'origine ne sont pas conservées et, inconsciemment, le conducteur s'y habitue. **C'est pourquoi un contrôle technique obligatoire à partir de la 4e année d'un véhicule est si important.** Cette obligation doit en fait être considérée comme une opportunité : grâce au contrôle technique, la Belgique dispose d'un parc de véhicules relativement bien entretenus. Et nous ne pouvons qu'insister sur le fait qu'un véhicule bien entretenu est primordial pour la sécurité des occupants et des usagers de la route.

En 2006, près de **4,5 millions de véhicules** sont passés par une des **356 lignes d'inspection** dans les **76 stations de contrôle technique** du pays appartenant aux **10 entreprises-agréées**. Quotidiennement, quelque **1.900 collaborateurs** de ces entreprises agréées contribuent activement à la sécurité routière en inspectant chacun des véhicules présentés et en mettant les propriétaires en demeure, au moyen du certificat de visite, de faire effectuer les réparations ou réglages qui s'imposent au(x) véhicule(s).

La Division Contrôle Technique du GOCA soutient, à différents niveaux, les 10 entreprises-membres. Ainsi, cette division réalise, en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, des documents qui traduisent les **réglementations** et données techniques et légales en méthodes et procédures de contrôle opérationnelles de façon à fournir des instructions de travail et un code de bonnes pratiques à tous les inspecteurs des stations de contrôle technique.

De même, le service réalise des études pour le développement et la mise en application de **nouveaux appareils et méthodologies**, utilisés par les entreprises dans les stations d'inspection. C'est ainsi qu'en 2005 le test de freinage, inscrit dans la méthode RD, a été élaboré par le GOCA et les 10 entreprises, en étroite collabo-ration avec le SPF, les administrations et fédérations concernées. Pour la mise en œuvre de ce test, les inspecteurs et chefs de station ont bénéficié de **sessions de formation** organisées par le GOCA. Une procédure similaire a été suivie et des formations renforcées pour les mesures EOBD, le diagnostic embarqué des véhicules, dans le cadre du contrôle occasion pour les voitures particulières et utilitaires légers. L'EOBD permet une lecture à distance des données, du moins pour les véhicules les plus récents *(lire plus loin, page 19)*

Le service co-assure également le suivi, le contrôle et le règlement des **dossiers de conformité des véhicules** ; dossiers constitués en station par les inspecteurs. Pour tous les véhicules non-agréés au niveau européen, une attestation de conformité belge doit être établie. Le propriétaire introduit une demande au SPF ; le véhicule est envoyé vers une station de contrôle pour qu'un inspecteur complète une procédure de conformité. Après cette procédure, le SPF peut donner des recommandations au propriétaire qui représente son véhicule pour l'obtention d'un certificat de visite vert. Pour l'année 2006, 2.509 dossiers pour des utilitaires et 1.875 dossiers pour véhicules particuliers ont été transmis au SPF.



Une nouvelle réglementation a été instaurée concernant le **tuning** en 2006. Les collaborateurs du GOCA ont participé à de nombreuses réunions préparatoires pour la rédaction et la mise en œuvre de cette législation. Dans ce cadre, des sessions de recyclage ont été organisées pour préparer les inspecteurs à l'application de cette nouvelle réglementation *(lire plus loin, page 22)*.

Le GOCA collabore aussi avec la police fédérale, notamment dans le cadre de la **lutte contre la criminalité automobile**. La Division Contrôle Technique mène régulièrement des recherches documentaires à la demande de la police. Pour l'année 2006, ces recherches ont augmenté de 200% (1.842 en 2006 contre 609 en 2005). Les recherches menées pour le compte du SPF Finances ont, quant à elles, quelque peu diminué (411 en 2006 contre 498 en 2005).

Enfin, ce service assiste les départements Communication et Formation du GOCA et répond aux nombreuses questions du public (particuliers et professionnels) qui contacte le GOCA par téléphone, fax, courrier ou mail.

2. Chiffres clés 2006

Pour l'année 2006, **4.468.078 véhicules**, toutes catégories confondues, se sont présentés dans les 76 stations du contrôle technique. Ci-dessous, vous trouverez un tableau général récapitulatif reprenant chaque catégorie de véhicules et le type de certificat obtenu à l'issue du contrôle. Il est à remarquer que la majorité des véhicules se voient délivrer un certificat de visite vert (avec ou sans remarques), avec une durée de validité normale.

REPARTITION DES VEHICULES TOUTES CATEGORIES CONFONDUES PRESENTES AU CONTRÔLE TECHNIQUE EN 2006

	Total	Voitures	Utilitaires	Bus-car	Remorques	Autres
CARTE VERTE - validité normale	1 784 940	1 398 806	241 258	9 017	113 862	21 997
CARTE VERTE avec remarques - validité normale	1 600 650	1 284 456	245 036	14 449	44 764	11 945
CARTE VERTE - validité limitée à 3 mois	63 842	42 192	14 618	561	5 018	1 453
CARTE ROUGE - validité limitée à 15 jours	953 192	764 125	137 833	5 714	38 707	6 813
CARTE ROUGE - interdiction à la circulation	65 454	45 285	12 680	646	6 117	726
	4.468.078					

Avec ce tableau général, c'est pour nous l'occasion d'aborder le thème des véhicules qui ne se présentent pas au contrôle technique périodique. Il n'existe actuellement aucune procédure qui permettrait de déterminer avec précision le nombre des véhicules en défaut de certificat de visite. En se basant sur l'expérience du secteur des assurances pour les véhicules non assurés, le secteur du contrôle technique ne peut qu'extrapoler le pourcentage de ces véhicules. Il existe bien entendu des raisons objectives qui

justifient la non présentation d'un véhicule : exportation, sinistre, etc. Toutefois, le secteur est conscient que les véhicules qui ne sont pas régulièrement contrôlés représentent un danger, tant pour le conducteur et ses occupants que pour les autres usagers de la route.

Invoquer le fait que vous n'avez pas reçu ou perdu votre invitation (petit carton vert) au contrôle technique ne peut être une raison valable pour ne pas présenter votre véhicule. Légalement, en effet, c'est à vous de vérifier la date qui figure sur votre certificat de visite et de vous présenter dans les délais à l'une des stations de contrôle technique. De plus, l'Arrêté Royal relatif au contrôle technique prévoit une **redevance administrative de 5 EUR** en cas de présentation en retard de votre véhicule pour un contrôle complet.
En 2006, cette redevance a été acquittée pour 753.536 véhicules.
Rappelons aussi que, lors d'un contrôle de police, vous devez être en mesure de présenter le certificat de visite du contrôle technique. Et en cas d'accident, s'il est prouvé que celui-ci est dû à l'usure ou la défectuosité d'une pièce qui aurait été normalement repérée au contrôle technique, la compagnie d'assurances peut refuser d'intervenir.

2. 1 Catégorie Voitures

Sur base des chiffres des entreprises agréées, l'année 2006 a connu une très légère baisse (- 15.000 unités) des véhicules contrôlés dans la catégorie voitures, soit un total de **3.534.864 contrôles, dont 690.095 contrôles occasions**. Rappelons également qu'une nouvelle législation sur le contrôle occasion est entrée en vigueur au 15 novembre 2006 *(lire plus loin)*, en y incluant les camionnettes, ce qui a influencé les chiffres pour les 6 dernières semaines de l'année. Une comparaison entre les données de 2005 et de 2006 s'avère donc ici inutile. Sachez toutefois qu'entre le 15 novembre et le 31 décembre 2006, 73.203 rapports d'occasion ont été émis.

La toute grande majorité de ces véhicules reçoit un certificat vert (avec ou sans remarques) à l'issue du passage au contrôle technique. Les remarques éventuellement émises sur le certificat s'intègrent parfaitement dans le souci du secteur et des entreprises-membres de soutenir et de promouvoir la sécurité routière. Bien que ces remarques ne représentent pas des défectuosités majeures du véhicule, elles doivent quand même attirer l'attention du propriétaire.



En tête de liste du Top 5 des remarques ainsi énumérées, on retrouve la perte d'huile et/ou de liquide de refroidissement, de la corrosion ou dégradation de la structure portante, du châssis, de la carrosserie ou des bas de caisse. Les griffes, fêlures, réduction et limite du champ de vision des vitres et panneaux transparents complètent cette liste.
En ce qui concerne les certificats de visite verts avec une validité de 3 mois, les défectuosités répertoriées sont généralement liées à un problème administratif (documents absents ou non conformes : certificat de conformité, certificat d'immatriculation, rapport de validation, etc).



CATEGORIE VOITURES

CATEGORIE VOITURES	**3 534 864**
CARTE VERTE - validité normale	**1 398 806**
CARTE VERTE - avec remarques - validité normale	**1 284 456**

TOP 5 des remarques

Perte d'huile ou de liquide de refroidissement

Châssis, Structure portante dessous : corrosion/dégradation

Bas de caisse : corrosion/dégradation

Carrosserie - Panneaux extérieurs ; Carrosserie - Toit : corrosion/dégradation

Vitres, Panneaux transparents : griffes/fêlures/champ visuel limité ou déformé/étoile

CARTE VERTE - validité limitée à 3 mois	**42 192**

TOP 5 des défectuosités

Certificat de conformité : manque/erroné/date manque

Pneus : capacité insuffisante/dimensions non conformes au procès-verbal d'agréation/espace libre non réglementaire/index radius/index vitesse

Surbaissement - Attestation de montage, Surbaissement - Rapport de validation : ne correspond pas/incomplet/non réglementaire

Echappement non d'origine - Attestation d'homologation - Rapport de validation : manque/ne correspond pas

Certificat d'immatriculation : erreur/illisible/genre inexact/manque (bien qu'immatriculé)

CARTE ROUGE - validité limitée à 15 jours	**764 125**

TOP 5 des défectuosités

Feux de croisement : réglage d'un ou des deux feux hors tolérance

Frein de service : différence de 25 à 50% entre forces de freinage d'un même essieu

Gaz d'échappement (fumée diesel) : opacité supérieure au maximum autorisé

Test de suspension arrière : contact pneu-route insuffisant/différence gauche-droite trop grande

Pneus : état/usure

CARTE ROUGE - interdiction à la circulation	**45 285**

TOP 5 des défectuosités

Frein de service : différence de plus de 50% entre forces de freinage d'un même essieu

Pneus : état

Feux stop : aucun feu stop ne fonctionne ou n'est présent

Freins (transmission hydraulique) : fuite

Frein de service : forces de freinage inférieures à 50% du minimum imposé

Un peu **moins d'un quart** des certificats de visite délivrés pour cette catégorie sont des **certificats rouges**. En effet, un certain nombre de pièces cruciales d'un véhicule sont sujettes à l'usure et donnent donc lieu à un code sanction 1 ou 2, c'est-à-dire respectivement une interdiction pure et simple de circuler (45.285 véhicules) ou une validité limitée à 15 jours (764.125 véhicules).

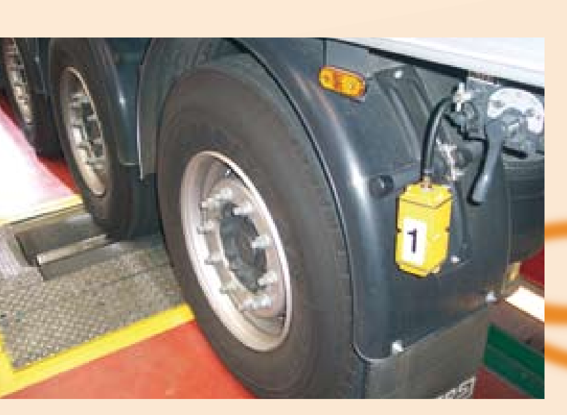
En **tête de liste des défectuosités 'rouges'** se trouvent, tout comme l'an dernier, les feux de croisement (pour 1 véhicule sur 10). Or, dans une optique de sécurité routière, il est indispensable de voir, d'être vu et de ne pas aveugler un conducteur qui viendrait en sens inverse. Chaque conducteur devrait donc prendre la responsabilité de faire vérifier régulièrement l'état et le bon fonctionnement des phares de son véhicule.

2. 2 Catégorie Utilitaires et Remorques

Les chiffres pour 2006 signalent **une augmentation dans toutes les catégories de véhicules utilitaires contrôlés**. La plus importante (+6,11%) concerne les semi-remorques. Suivent les remorques >3,5T (+4,76%) et les remorques ≤ 3,5T (+3,08%).

Les tableaux ci-après reprennent les remarques et défectuosités les plus fréquemment rencontrées dans ces deux catégories. A nouveau, la toute grande majorité des véhicules présentés au contrôle technique périodique reçoit un certificat de visite vert. Parmi les remarques émises sur ces certificats, on retrouve la corrosion ou la dégradation du châssis, de la structure portante ou de la carrosserie, les feux arrière ou de brouillard et la perte d'huile ou de liquide de refroidissement. Pour les seules remorques, l'état des pneus, le dispositif de liaison tracteur-remorque et l'état des garde-boue, bavette et anti-projection complètent le Top 5.
Les certificats de visite avec une validité limitée à 3 mois concernent des problèmes administratifs (absence de fiche technique, problème de certificat d'immatriculation, plaque d'identification…).

Un peu plus de 20.000 véhicules (12.680 utilitaires et 6.117 remorques) ont reçu un **certificat de visite 'rouge'** avec interdiction de circuler. Et un peu moins de 200.000 certificats de visite 'rouges' avec une validité de 15 jours ont été délivrés.
Dans le **Top 5 des défectuosités** pour ces catégories, on retrouve fréquemment les défectuosités ayant un rapport avec le système de freinage. Le mauvais fonctionnement de ces systèmes peut en effet entraîner de graves conséquences : en cas de déséquilibre de freinage, le véhicule partira vers la gauche ou la droite au moment du freinage.





CATEGORIE UTILITAIRES

CATEGORIE UTILITAIRES	651 425

CARTE VERTE - validité normale	241 258

CARTE VERTE - avec remarques - validité normale	245 036

TOP 5 des remarques

Vitres, Panneaux transparents : griffes/fêlures/champ visuel limité ou déformé/étoile

Perte d'huile ou de liquide de refroidissement

Châssis, Structure portante dessous : corrosion/dégradation

Carrosserie - Panneaux extérieurs ; Carrosserie - Toit : corrosion/dégradation

Feux de croisement : adapter le réglage à la norme européenne

CARTE VERTE - validité limitée à 3 mois	14 618

TOP 5 des défectuosités

Fiche technique : manque/faux

Certificat d'immatriculation : erreur/illisible/genre inexact/manque (bien qu'immatriculé)

Plaque d'identification : non réglementaire/erronée/manque

Aménagement intérieur : état/insuffisamment entretenu/non réglementaire

Limiteur de vitesse (attestation de limitation) : absente/incomplète/non réglementaire)

CARTE ROUGE - validité limitée à 15 jours	137 833

TOP 5 des défectuosités

Frein de service : différence de 25 à 50% entre forces de freinage d'un même essieu

Feux de croisement : réglage d'un ou des deux feux hors tolérance

Frein de stationnement : forces de freinage insuffisantes mais supérieures à 50% du minimum imposé/une roue ne freine pas

Articulation de suspension, Axe de fusée : état/fixation/jeu/blocage/cache-poussière déchiré

Pneus : état/usure

CARTE ROUGE - interdiction à la circulation	12 680

TOP 5 des défectuosités

Frein de service : différence de plus de 50% entre forces de freinage d'un même essieu

Feux stop : aucun feu stop ne fonctionne ou n'est présent

Frein de service : forces de freinage inférieures à 50% du minimum imposé

Pneus : état

Freins (transmission hydraulique) : fuite

CATEGORIE REMORQUES

CATEGORIE REMORQUES	**208 468**
CARTE VERTE - validité normale	**113 862**
CARTE VERTE avec remarques - validité normale	**44 764**

TOP 5 des remarques

Châssis, Structure portante dessous : corrosion/dégradation

Feux de brouillard arrière : état/fonctionnement/positionnement/non réglementaire

Dispositif de liaison tracteur-remorque : état/jeu

Garde-boue, Bavettes, Anti projections : état

Pneus : état/usure (différence gauche-droite)

CARTE VERTE - validité limitée à 3 mois	**5 018**

TOP 5 des défectuosités

Garde-boue, Bavettes, Anti projections : non réglementaire/absence

Fiche technique : manque/faux

Certirficat de conformité : manque/erroné/date manque

Certificat d'immatriculation : erreur/illisible/genre inexact/manque (bien qu'immatriculé)

Numéro de châssis : introuvable/identification impossible. Nouvelle visite complète

CARTE ROUGE - validité limitée à 15 jours	**38 707**

TOP 5 des défectuosités

Frein de service : différence de 25 à 50% entre forces de freinage d'un même essieu

Le véhicule ne répond pas à l'efficacité de freinage exigée à la MMA

Frein à inertie : fonctionnement/système de remise en service automatique ne fonctionne pas après marche arrière/état/course

Feux stop : seulement 1 feu stop obligatoire fonctionne ou est présent/intensité inférieure au minimum prescrit

Feux de position arrière : un ou deux manque(nt) ou ne fonctionne(nt) pas/intensité inférieure au minimum prescrit

CARTE ROUGE - interdiction à la circulation	**6 117**

TOP 5 des défectuosités

Frein de service : différence de plus de 50% entre forces de freinage d'un même essieu

Frein de service : forces de freinage inférieures à 50% du minimum imposé

Feux stop : aucun feu stop ne fonctionne ou n'est présent

Frein de stationnement : forces de freinage inférieures à 50% du minimum imposé



2. 3 Catégorie Autobus-Autocars

30.387 véhicules de cette catégorie se sont présentés au contrôle technique périodique, soit une augmentation de 1,97% par rapport à 2005.

Pour cette catégorie aussi, le secteur peut jouer son rôle d'acteur de la sécurité routière, sachant que ces véhicules transportent chaque jour des milliers de passagers.

CATEGORIE AUTOBUS-AUTOCAR

CATEGORIE AUTOBUS-AUTOCAR	**30 387**
CARTE VERTE - validité normale	**9 017**
CARTE VERTE avec remarques - validité normale	**14 449**

TOP 5 des remarques

Châssis, Structure portante dessous : corrosion/dégradation
Perte d'huile ou de liquide de refroidissement
Vitres, Panneaux transparents : griffes/fêlures/champ visuel limité ou déformé/étoile
Carrosserie - Panneaux extérieurs ; Carrosserie - Toit : corrosion/dégradation
Articulation de suspension, Axe de fusée : état/jeu

CARTE VERTE - validité limitée à 3 mois	**561**

TOP 5 des défectuosités

Limiteur de vitesse (attestation de limitation) : absente/incomplète/non réglementaire
Numéro de châssis : introuvable/identification impossible. Nouvelle visite complète
Certificat d'immatriculation : erreur/illisible/genre inexact/manque (bien qu'immatriculé)
Sièges : non réglementaires/manque de confort minimal
Véhicule modifié pour handicapé : attestation d'adaptation manque

CARTE ROUGE - validité limitée à 15 jours	**5 714**

TOP 5 des défectuosités

Frein de service : différence de 25 à 50% entre forces de freinage d'un même essieu
Feux de croisement : réglage d'un ou des deux feux hors tolérance
Châssis, Structure portante dessous : corrosion/dégradation/mauvaise réparation
Frein de stationnement : forces de freinage insuffisantes mais supérieures à 50% du minimum imposé/une roue ne freine pas
Articulation de suspension, Axe de fusée : état/fixation/jeu/blocage/cache-poussière déchiré

CARTE ROUGE - interdiction à la circulation	646
TOP 5 des défectuosités	
Frein de service : différence de plus de 50% entre forces de freinage d'un même essieu	
Frein de service : forces de freinage inférieures à 50% du minimum imposé	
Feux stop : aucun feu stop ne fonctionne ou n'est présent	
Pneus : état	
Freins (transmission hydraulique) : fuite	

6.360 **certificats de visite 'rouge'** ont été émis, dont une majorité avec une validité limitée à 15 jours. Dans cette catégorie, comme pour celle des utilitaires, ce sont les défectuosités liées aux freins qui sont le plus fréquemment constatées (frein de service, frein de stationnement, transmission hydraulique).
Les feux et les pneus complètent la liste de ces défectuosités.

3. Nouveautés en 2006

3.1 Contrôle occasion

Depuis le 15 novembre 2006, tout vendeur d'un véhicule d'occasion doit s'assurer que le véhicule a subi un contrôle occasion dans l'un des centres agréés de contrôle technique. Outre l'habituel contrôle technique de sécurité et environnement du véhicule, **80 points supplémentaires** sont vérifiés lors du contrôle occasion. Le secteur concrétise ainsi une décision gouvernementale en concertation avec le Cabinet du ministre et le SPF Mobilité et Transports.
L'introduction de ce nouveau contrôle occasion s'inscrit parfaitement dans la **mission des 10 entreprises-membres du GOCA** en leur permettant de **contribuer à la protection des consommateurs, à la sécurité routière et à la préservation de l'environnement.**

Les résultats du contrôle occasion sont repris dans le **Rapport d'occasion**. L'acheteur potentiel y trouve une information qualitative quant au véhicule sous la forme d'une série de points de contrôle complémentaires. Il s'agit, notamment, de la présence, de l'état et du fonctionnement d'éléments et d'équipements qui ne sont pas vérifiés de façon spécifique lors du contrôle de base. Tant le certificat de visite que le rapport occasion reflètent l'état du véhicule au moment de sa présentation au contrôle.
Entre le 15 novembre et le 31 décembre 2006, **73.203 rapports d'occasion** ont été délivrés sur base de la nouvelle réglementation.

Le rapport occasion ne se prononce pas quant aux aspects esthétiques, ni par rapport à des éléments subjectifs. L'objectif de ce contrôle n'est en aucun cas de fournir une estimation du coût d'éventuelles réparations et/ou de la valeur marchande du véhicule présenté.



Les observations consignées dans le rapport occasion ont principalement une valeur informative pour le candidat acheteur. Elles n'ont aucune influence sur la validité du certificat de visite délivré à l'issue d'un contrôle technique de base. C'est seulement sur base d'un certificat de visite vert avec une validité normale qu'une demande d'immatriculation peut être valablement introduite.



Pour effectuer ce contrôle occasion, particuliers et professionnels peuvent **prendre rendez-vous** via un **numéro national** (0902/020.10). 60 des 76 stations de contrôle technique offrent actuellement la possibilité de **présenter un véhicule occasion sur rendez-vous**. Celle-ci s'inscrit dans la volonté du secteur de développer des services à la clientèle permettant, notamment, de réduire le temps d'attente dans les stations les plus fréquentées. Près de **45% des contrôles occasion** sont désormais réalisés sur rendez-vous. Après quelques mois d'utilisation, l'expérience montre qu'il faut, en moyenne, 2,5 minutes pour fixer un rendez-vous, pour un coût moyen de moins de 2 EUR. La possibilité de prendre rendez-vous s'étendra à l'internet en 2007. Un module interactif est en phase de développement.

3.2 EOBD

EOBD, ce sont les initiales de **European On Board Diagnostic**. Il s'agit d'un système permettant le diagnostic des éléments électroniques embarqués à bord d'un véhicule et utilisé dans le cadre du contrôle occasion. En se branchant sur le port électronique du véhicule, l'appareil interroge automatiquement les divers composants électroniques et détecte les éventuels dysfonctionnements. Les systèmes interrogés sont la gestion moteur, la gestion ABS, la gestion Airbag et la gestion des phares au xénon.

Le GOCA a réalisé une étude de marché afin de déterminer la meilleure solution pour réaliser le contrôle de diagnostic EOBD. Le cahier des charges était loin d'être simple : il fallait trouver non seulement l'appareil le plus performant en termes de vitesse, de liaison sans fil, d'autonomie,… mais aussi en terme de couverture puisque le diagnostic doit être appliqué au plus grand nombre possible de véhicules.

La principale caractéristique de ce système est qu'il devait fonctionner de manière complètement autonome et utiliser les données de l'application informatique de la station de contrôle afin que l'inspecteur ne soit pas obligé de réintroduire toutes les données du véhicule manuellement. L'appareil devait également permettre l'archivage des codes défauts détectés.

Après diverses études, la Commission Technique du GOCA et des 10 entreprises agréées a finalement opté pour un appareil offrant une solution performante tout en remplissant pleinement nos critères pré-repris.

L'EOBD est désormais utilisé dans toutes les stations pour le contrôle occasion. Il s'agit là d'**une première européenne**. Plusieurs délégations étrangères sont d'ailleurs venues voir sur place le fonctionnement de cet appareillage.

3.3 Car-Pass

L'asbl Car-Pass a été menée sur les fonts baptismaux le 8 mars 2006 par FEDERAUTO, la FEBIAC et les 10 entreprises agréées pour le contrôle technique des véhicules (ACT, Autosécurité, Autoveiligheid, AIBV, BIA, BTC, CTA, KM, Sécurité Automobile, SBAT). Cette asbl gère une base de données des numéros de châssis et du kilométrage de la plupart des voitures et des véhicules de moins de 3,5T immatriculés en Belgique. A ce jour, cette base de données contient **45 millions de kilométrages** (en provenance des centres de contrôle technique, des garagistes, des entreprises de carrosserie…). Les entreprises du secteur du contrôle automobile ont contribué pour 2/3 à l'alimentation de cette base de données puisqu'elles répertorient déjà depuis des années ce type de données lors des différents contrôles réalisés.

Depuis le 1er décembre 2006 donc :

- tout particulier ou professionnel qui vend une voiture d'occasion doit pouvoir remettre un Car-Pass à l'acheteur. Ainsi, ce dernier a une vue transparente sur l'évolution du compteur et peut mieux évaluer la valeur réelle du véhicule. Car-Pass contribue ainsi à une meilleure protection de tout acheteur de véhicule d'occasion ;
- le Car-Pass est délivré par les stations de contrôle technique avec le rapport du contrôle occasion. Il coûte 6 EUR, TVA incluse, pour autant que quatre kilométrages aient été consignés sur le Car-Pass. S'il y en a moins, le document est délivré gratuitement.

Sur l'ensemble du mois de décembre 2006, les stations de contrôle technique ont délivré un peu plus de **50.000 Car-Pass**.





3.4 Nouvelle periodicité

Une nouvelle réglementation concernant **la périodicité du contrôle technique** est entrée en vigueur au 1er mai 2006 (Arrêté Royal du 26 avril 2006).

La première visite d'un véhicule a toujours lieu lorsque celui-ci atteint **l'âge de 4 ans**. Si le véhicule est présenté à temps, affiche un kilométrage inférieur à 100.000 kilomètres et si un certificat vert, sans limitation de validité, est délivré, dans ce cas la prochaine visite au contrôle périodique aura lieu après une période de 2 ans. **Cette période n'est pas automatiquement renouvelable** : au contrôle technique suivant, le véhicule peut recevoir un certificat de validité d'un an si son état et ses caractéristiques le justifient.

Dans un premier temps, cette disposition concerne les véhicules mis en circulation après le 1er janvier 2002. Au 1er mai 2007, elle est étendue aux véhicules mis en circulation à partir du 1er janvier 2001, c'est-à-dire âgés de moins de 6 ans. Pour les véhicules de plus de 6 ans, le contrôle technique périodique se fait toujours sur base annuelle.

Pour la période de mai à décembre 2006, **81.451 véhicules** ont ainsi bénéficié d'un certificat de visite valable pour une **période de 2 ans**.

CERTIFICATS AVEC PÉRIODICITÉ DE DEUX ANS DÉLIVRÉS DE MAI À DÉCEMBRE 2006

Nombre de véhicules de plus de 4 ans	154.369
Nombre de véhicules de plus de 4 ans candidats à un certificat de visite valable deux ans	120.574
Nombre de ces véhicules ayant bénéficié d'un certificat de visite valable 2 ans	81.451

Cette nouveauté a été accueillie positivement par le grand public. Toutefois, le secteur souhaite attirer l'attention du consommateur sur les risques possibles que peut engendrer une telle mesure « libératoire ». En tant que conducteur, on s'habitue progressivement aux petits et grands défauts qui peuvent mettre en danger aussi bien le conducteur, le passager que les autres usagers de la route. L'attribution de ce certificat de visite avec une validité de 2 ans ne peut en aucun cas exonérer le propriétaire d'effectuer l'entretien nécessaire de son véhicule durant cette période.



3.5 Tuning

Une législation modifiée concernant les voitures tunées est entrée en vigueur en 2006, en deux phases (15 février et 15 mai). Toutes les parties concernées (GOCA, SPF, fédérations professionnelles,…) étaient d'avis qu'un véhicule ne puisse circuler sur la voie publique que lorsque la sécurité du conducteur, ainsi que celle des autres usagers de la route, soit garantie à tout moment. C'est pourquoi, toute transformation apportée à un véhicule doit être indiquée sur le **rapport de tuning** transmis au client par le GOCA en même temps que le certificat de visite.

Une Circulaire Ministérielle **réglemente les transformations apportées à une voiture de 8 places maximum** (celle du conducteur non comprise). Les **principes de base** suivants ont été adoptés :

- la **surface extérieure** des véhicules ne peut comporter de parties pointues ou tranchantes qui seraient susceptibles d'accroître le risque de lésions corporelles en cas de collision ;
- la **surface extérieure** ne peut comporter de parties orientées vers l'extérieur susceptibles d'accrocher les autres usagers de la route ;
- le **champ visuel** du conducteur doit être bien dégagé ;
- les **roues** doivent être découvertes ;
- **l'aménagement intérieur** ne peut comporter de saillie dangereuse ni arête vive susceptibles d'accroître le risque ou la gravité des blessures des occupants ;
- les **pièces et surfaces à l'intérieur** susceptibles d'être heurtées par les occupants doivent répondre au rayon de courbure et à la surface réglementaire ;
- la **partie intérieure du toit** ne peut pas comporter dans la partie située au-dessus ou devant les occupants de saillies dangereuses ou des arêtes vives dirigées vers l'arrière ou le bas ;
- la **surface de la partie arrière des sièges** ne doit comporter ni saillies dangereuses ni arêtes vives susceptibles d'accroître le risque ou la gravité des blessures des occupants ;
- **l'éclairage direct et indirect** ne peut être utilisé que sur un terrain privé ;
- les **fermetures de capot** originales et le sens de rotation du capot doivent être maintenus.

Certaines transformations apportées au véhicule (comme, par exemple, un rétroviseur extérieur non-agréé e ou E, un tuyau d'échappement non d'origine, un siège agréé ou non-agréé e ou E, des portes papillons, des ceintures de sécurité…) doivent faire l'objet d'une **procédure de validation** (pour les véhicules ayant une attestation de conformité européenne ou COC - pas pour les véhicules ayant un agrément national).
Avec exemption pour les rubriques : feux et indicateurs de direction et le montage d'une cage de sécurité de la cabine.





Trois procédures de validation sont possibles :

- une procédure de validation pour des pièces agréées e ou E moyennant une **ATTESTATION D'HOMOLOGATION** ;
- une procédure de validation pour des pièces non-agréées e ou E mais approuvées par un laboratoire ou un organisme agréé, moyennant un **RAPPORT DE VALIDATION** ;
- une procédure de validation pour certaines transformations moyennant un **MODE D'EMPLOI DE MONTAGE.**

Pour les véhicules transformés avec des pièces agréées e ou E
Un certificat de visite d'une validité limitée de trois mois est délivré en l'absence d'une attestation d'homologation.

Jusqu'au 31 août 2007 :
les véhicules transformés avec des pièces non-agréées e ou E et pour lesquels aucun rapport de validation ne peut être présenté, reçoivent un certificat de visite d'une validité normale de 12 mois.

A partir du 1er septembre 2007 :
les véhicules ayant subi des transformations visées par une procédure de validation reçoivent soit un certificat de visite d'une validité normale, soit un certificat de visite d'une validité limitée de 15 jours.
Les fournisseurs et producteurs qui mettent des pièces sur le marché qui ne sont pas agréées e ou E et qui sont soumis à une procédure de validation, doivent transmettre un dossier complet au SPF Mobilité et Transports. Le SPF décidera sur base des documents envoyés si une pièce peut entrer en compte pour un rapport de validation.

TUNING – TABLEAU RÉCAPITULATIF POUR 2006

Total des véhicules présentés et validés pour le tuning	**186.648**
Véhicules présentés au contrôle avec surbaissement	**36.717**
Surbaissement – Rapport de validation d'un labo agréé	3.159
Véhicule surbaissé avec une garde au sol de minimum 11cm au moment du contrôle	32.085
Véhicule surbaissé d'origine par le constructeur	872
Véhicule surbaissé importé avec mention de surbaissement sur le certificat d'immatriculation étranger	601
Autre type de tuning (tout type de transformation par rapport au véhicule original qui n'est pas fait par le constructeur – exemple : rétro, roues, phares, portières, sièges…)	**149.931**

3.6 Contrôle au bord de la route

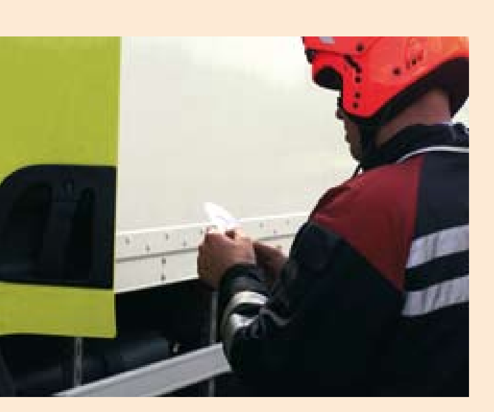
La Directive européenne 2000/30/CE stipule que des contrôles techniques systématiques doivent être effectués le long des routes pour les poids lourds et les bus. La Belgique étant un pays de transit par excellence, la politique du ministre de la Mobilité et des Transports est de soumettre tant les véhicules belges qu'étrangers à un **contrôle au bord de la route**. Les données récoltées durant ces contrôles donneront ainsi une image correcte de l'état du parc des poids lourds circulant sur le territoire belge, indépendamment du pays d'inscription.

Le GOCA, en tant que fédération, a participé au groupe de travail « *Contrôle au bord de la route* » qui a élaboré un concept technique permettant de réaliser ces contrôles avec un outil mobile spécifique. Une attention particulière a été portée au déploiement simple et rapide des installations de contrôle. Une convention entre l'Etat belge, les entreprises-membres, le GOCA et la FIA a permis de mettre en œuvre cette procédure de contrôle.

Dans les grandes lignes, ce concept se présente sous forme :

- d'un camion avec un groupe électrogène et une plateforme pour le chargement et le déchargement d'un banc test de freins mobile ;
- d'une remorque construite sur mesure avec toute l'infrastructure adéquate ;
- d'une installation informatique sans fil pour traiter les mesures et les données administratives ;
- d'un banc test de freins mobile ;
- d'un instrument de mesure de « suie » pour les camions à moteur diesel ;
- de différents outils et instruments de contrôle ainsi que des équipements sanitaires et de sécurité.

Depuis la mi-septembre 2006, les entreprises réalisent les contrôles avec deux sets de contrôle qui peuvent être déployés partout en Belgique, à des endroits choisis aléatoirement. Des inspecteurs et des collaborateurs des entreprises-membres effectuent le contrôle des poids lourds (test de freinage, contrôle 'environnement', contrôle des feux, etc).





Du 29 septembre au 21 décembre 2006, **795 véhicules** ont été contrôlés. Un petit tiers des camions (214) étaient immatriculés en Belgique. Une quarantaine de véhicules provenait de zones géographiques



hors Europe. Les autres étaient immatriculés en Europe (Belgique exclue) : Pays-Bas (107 véhicules), Allemagne (96), France (73), Pologne (71), Italie (26), Espagne (18), Luxembourg (12), etc.

Les tableaux ci-dessous reprennent quelques-uns des résultats. Pour une bonne compréhension des tableaux, il est utile de signaler qu'un seul véhicule peut présenter plusieurs types de défectuosité simultanément.

Nombre de véhicules contrôlés	**795**	**100%**
Véhicules présentant des défectuosités mineures	109	13,71%
Véhicules présentant des défectuosités majeures	80	10,06%
Véhicules présentant des défectuosités dangereuses	87	10,94%

Etat technique du véhicule - Nombre total de défectuosités enregistrées	**616**	**100%**
Identification	12	1,95%
Dispositif de freinage	173	28,08%
Système de direction	10	1,62%
Visibilité	60	9,74%
Feux, dispositifs d'éclairage et de signalisation	205	33,28%
Roues, pneus	65	10,55%
Suspension (défectuosités visibles)	6	0,97%
Châssis (défectuosités visibles)	69	11,20%
Autres équipements	10	1,62%
Opacité de la fumée (diesel)	1	0,16%
Fuites de carburant et/ou d'huile	1	0,16%

4. Informatique

Au sein de l'environnement technologique actuel, il paraît impensable de se passer de l'informatique pour réaliser les activités de contrôle technique. Ces logiciels apportent en effet une valeur ajoutée incontestable dans la réalisation des contrôles et la détection des défectuosités des véhicules.

Dans le cadre des activités de la Division Contrôle Technique, les informaticiens du GOCA ont participé à la maintenance et à la gestion des outils informatiques des stations de contrôle technique, comme par exemple la gestion du flux d'informations entre divers sites. Les applications utilisées dans les stations sont systématiquement, et de façon continue, mises à jour en fonction des modifications réglementaires édictées.

De même, le service informatique a développé des interfaces spécifiques dans le cadre de la nouvelle réglementation sur le tuning, le contrôle occasion et le contrôle au bord de la route. Pour ces applications, les collaborateurs du service interviennent également en tant que helpdesk.
Dans le cadre du projet Car-Pass, un élargissement du réseau VPN (Virtual Private Network) a été prévu de façon à offrir au client la possibilité de recevoir directement le document Car-Pass durant le contrôle du véhicule.

Enfin, pour les stations qui utilisent le système EOBD, un interface a été mis en œuvre de façon à détecter plus facilement les codes d'erreur dans la gestion moteur, les airbags, l'ABS, l'ESP… et de les signaler au client.

5. Comité International de l'inspection automobile - CITA

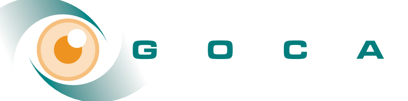
Le CITA est l'association internationale des organisations actives dans le secteur du contrôle technique périodique obligatoire des véhicules à moteur et leurs remorques.
La gestion quotidienne du CITA est administrée par le secrétariat basé à Bruxelles, au rez-de-chaussée du bâtiment du GOCA.

Des instances officielles, des entreprises et des fabricants d'équipements spécifiques au secteur sont membres du CITA. On dénombre actuellement plus de 70 membres représentant environ 40 pays ; ce qui fait du CITA un forum international d'échange d'informations au travers de groupes de travail, de conférences, de directives internes « Best practices », de projets d'études,… Par son statut d'organe consultatif aux Nations Unies et ses contacts avec la Commission Européenne, le CITA est actif dans le développement de propositions de directives et de réglementations.

Le bureau permanent du CITA, véritable organe décisionnel, s'est réuni 6 fois en 2006. Johan COBBAUT, directeur technique de BTC (entreprise agréée et membre du GOCA) y représente la Belgique. Deux autres représentants siègent aux assemblées générales : Luc SAEYS, directeur technique de SBAT (entreprise agréée et membre du GOCA) et Pascal BUEKENHOUDT, Project Office Manager au GOCA.

Le GOCA s'investit dans des activités organisées ou pilotées par le CITA. Ainsi, le GOCA a participé à une dizaine de réunions et groupes de travail sur des thèmes comme les émissions, les tests de suspension, les tests de freinage, les nouvelles technologies, les systèmes contrôlés électroniquement,... Deux réunions de travail sur les normes ISO se sont tenues dans les locaux du GOCA en avril 2006 et ont abouti à la rédaction de documents ISO sur l'aspect « freinage » du contrôle technique périodique.

Les membres du GOCA ont aussi participé activement à l'étude AUTOFORE, une étude sur l'avenir du contrôle technique et cofinancée par la Commission Européenne. Des propositions concrètes seront formulées début 2007.



Le symposium annuel du CITA 2006 s'est tenu au Vietnam. A cette occasion, le GOCA a réalisé des présentations sur la méthode RD dans l'atelier « Freins », sur le concept de « Contrôle au bord de la route » mis en œuvre selon les recommandations de CITA et sur le dispositif EOBD dans l'atelier « Intelligent vehicle inspection ». Ces présentations ont eu un écho très favorable auprès des membres du CITA. C'est ainsi que des confrères du VOSA (Angleterre), de RDW (Pays-Bas) et Bilprovningen (Suède) sont venus en Belgique pour étudier le système EOBD.

6. Implantation des stations de contrôle technique

4. Permis de conduire

1. Généralités

Depuis 1977, chaque candidat conducteur passe un examen théorique et un examen pratique en vue d'obtenir un permis de conduire. La réussite de ces examens suppose des connaissances sur le code de la route et la technique nécessaire à la conduite d'un véhicule, mais aussi une pratique suffisante de la circulation routière. **L'objectif de ces examens est de garantir la sécurité des usagers de la route.**

- **L'examen théorique** teste la connaissance du code de la route, de la conduite défensive et les bases en matière de technique automobile. Il s'appuie sur des techniques audio-visuelles. L'avantage de cette méthode est de placer le candidat dans une situation s'approchant au maximum de la situation réelle sur la route.

Le candidat passe individuellement l'examen sur ordinateur. Le temps de réflexion maximal est de 15 secondes par question. La diapositive et la question écrite apparaissent à l'écran ; simultanément, le candidat entend dans le casque une voix qui lit la question.

- A l'issue de l'examen théorique, le candidat est informé de ce que comprend l'examen pratique. L'examen pratique diffère pour chaque catégorie de véhicules et comporte des manoeuvres spécifiques.

En 2006, **près de 380.000 examens théoriques** ont été subis, toutes catégories de véhicules confondues, dans les 32 centres d'examen répartis en Belgique.
La catégorie B est la mieux représentée, avec 290.321 examens (dont 142.609 réussis).
Du côté des **examens pratiques**, 218.832 examens ont été réalisés sur terrain privé et 232.974 sur la voie publique toutes catégories confondues. *(pour en savoir plus, voir point 3 Chiffres clés page 30)*

2. Services de base

La Division Permis de Conduire du GOCA soutient, à différents niveaux, les activités des **32 centres d'examen de permis de conduire**.

- Un **premier aspect** du travail est de fournir un **soutien logistique** au bon fonctionnement quotidien des centres d'examen. Cela signifie, par exemple, la diffusion de conseils juridiques et techniques, l'organisation de formations permanente et continuée, la gestion d'une centrale d'achats (documents, matériel, etc.), le maintien des contacts avec les associations professionnelles du secteur, des activités de coordination avec le SPF Mobilité et Transports et les entreprises-membres du GOCA, etc.



Par exemple, dans le cadre de la **nouvelle réglementation** sur le permis G *(lire plus loin)*, le GOCA a organisé des sessions d'information à l'intention des fédérations professionnelles, des écoles et centres de formation en agriculture, des autos-écoles… Une brochure, intitulée « *La capacité de conduire catégorie G* », a été réalisée par le GOCA et mise à disposition de tous les centres d'examen.



Il arrive également que des candidats conducteurs souhaitent subir l'examen théorique dans une langue autre que les trois langues nationales. Des sessions sont organisées en **langues étrangères**, en collaboration avec les centres qui sont désignés pour cette procédure. Un traducteur juré est présent lors de l'examen. Parmi les langues le plus souvent demandées en 2006, il y a des classiques (anglais, italien, portugais, russe, arabe, grec…) mais aussi des plus originales (albanais, panjabi, bulgare, chinois, hindi, perse, vietnamien, thaïlandais…).

Des **collaborations** sont aussi réalisées avec l'enseignement professionnel et le Fonds social du secteur des transports. Les épreuves pratiques pour ces véhicules sont réalisées en dehors des centres d'examen. Des examinateurs se rendent alors sur place : ils contrôlent les terrains et le respect des procédures. La Division Permis de Conduire coordonne ces examens avec tous les intervenants.

Enfin, les collaborateurs de cette Division répondent aux **questions du public** (téléphone, courrier…). En 2006, près de 500 demandes individuelles sont arrivées uniquement via le site internet du GOCA. Toutes ces questions permettent de dresser un inventaire des thèmes les plus souvent abordés et d'adapter le contenu des outils de communication (internet, folder…).

- Un **second aspect** est de l'ordre de la **recherche** et du **développement**. Sont ici visés, plus particulièrement, la collaboration avec le SPF Mobilité et Transports pour la rédaction des textes légaux et réglementaires, le développement des contenus et des procédures d'examens tant théorique que pratique, le développement de produits de formation et les études spécifiques relatives au secteur et à son évolution.

Ainsi, lorsqu'une **modification légale** intervient, la Division Permis de Conduire en assure la traduction en procédures pratiques et concrètes pour les centres d'examen. Cela nécessite, également, l'adaptation du **Vade-mecum**, outil utilisé par les examinateurs et dans lequel sont énumérés tous les aspects de l'examen et la façon de coter chaque épreuve. Un recyclage de tous les examinateurs est organisé lors des modifications de la réglementation.
Le **savoir-faire du GOCA** en matière d'examens théoriques est également apprécié à l'étranger. En effet, des associations étrangères similaires au GOCA viennent en visite pour découvrir les méthodes et procédures de travail dans ce domaine en Belgique.

3. Chiffres clés 2006

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'examens théoriques et pratiques pour toutes les catégories de véhicules. Rappelons que pour la catégorie B, une nouvelle réglementation est entrée en vigueur au 1er septembre 2006 supprimant les manœuvres sur terrain privé; celles-ci ont été incorporées à l'examen sur la voie publique au 1er décembre 2006.

La Directive européenne en matière de Permis de Conduire prévoit, pour toutes les catégories de permis, une partie « manœuvres spéciales » qui peut être organisée soit sur un terrain privé, soit sur la voie publique.

L'organisation de ces « manœuvres spéciales » sur un terrain privé, pour la catégorie B, avait manifestement abouti au fait que la formation se focalisait (trop) sur la manipulation du véhicule. Diverses études montrent que ce sont surtout les jeunes conducteurs de sexe masculin qui, alors qu'ils obtiennent de bons résultats aux manœuvres, se retrouvent également majoritaires dans les statistiques d'accidents de la route. Nous devions donc en déduire que cette épreuve passait, au moins pour partie, à côté de son but premier.

Dès lors, à l'instar de nombreux pays européens, et sur base d'études, à la fois au sein de la CIECA et au travers de projets réalisés en collaboration avec la DG TREN (Commission Européenne), nous considérons que la validité de l'examen pratique est plus élevée si ces manœuvres sont évaluées sur la voie publique et dans des conditions routières probantes.





NOMBRE D'EXAMENS THÉORIQUES (ANNÉE 2006) - NATIONAL

Catégorie	Réussi	Raté	Total	% réussi
A/A-	11.179	5.112	16.291	68,62%
A3	16.548	19.552	36.100	45,84%
B	142.609	147.712	290.321	49,12%
C/C1	10.676	9.526	20.202	52,85%
D/D1	1.396	1.110	2.506	55,71%
G (*)	237	400	637	37,21%
T (**)	7.171	4.313	11.484	62,44%
Total	**189.816**	**187.725**	**377.541**	**50,28%**

Examens théoriques « tracteurs agricoles » :

(*) à partir du 15 septembre 2006. Lire page 34 pour plus de détails.

(**) avant le 15 septembre 2006.

NOMBRE D'EXAMENS PRATIQUES (ANNÉE 2006) - NATIONAL

	TERRAIN PRIVE			VOIE PUBLIQUE		
Catégorie	Réussi	Total	% réussi	Réussi	Total	% réussi
A-	784	1.042	75,24%	783	956	81,90%
A	5.014	7.435	67,44%	4.991	5.700	87,56%
A3	10.512	12.957	81,13%	-	-	-
B (*)	131.666	175.996	74,81%	135.048	207.130	65,20%
BE	2.100	3.053	68,78%	2.070	2.298	90,08%
C	8.553	10.987	77,85%	8.338	11.366	73,36%
C1	88	118	74,58%	84	109	77,06%
CE	3.431	6.209	55,26%	3.372	4.342	77,66%
D	744	998	74,55%	708	1.043	67,88%
D1	20	20	100%	17	20	85%
DE	4	10	40%	4	5	80%
G	5	7	71,43%	4	5	80%
Total	**162.921**	**218.832**	**74,45%**	**155.419**	**232.974**	**66,71%**

(*) pour la période du 1er janvier au 30 novembre 2006. Les manœuvres sur terrain privé ont été supprimées au 1er décembre 2006. Lire page 33 pour plus de détails.

4. Nouvel examen catégorie B

Une nouvelle réglementation, entrée en vigueur au 1er septembre 2006, a réformé la formation et l'examen pour l'obtention du permis de conduire de la **catégorie B**.
En effet, depuis de nombreuses années, les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents de la route. Une formation améliorée à la conduite devrait contribuer à diminuer l'impact de ce phénomène.

4.1. La formation

Jusqu'à présent, le système de formation mettait trop l'accent sur la maîtrise du risque et pas assez sur l'évitement du risque. Lors de la formation à la conduite, l'attention ne peut pas uniquement se porter sur l'apprentissage des aptitudes techniques de base (c'est-à-dire la maîtrise du véhicule), mais doit également être axée sur le traitement correct des informations perçues par le conducteur sur la route, l'évaluation des risques, un bon comportement dans le trafic et la capacité d'autocontrôle.

Ces dernières aptitudes ne s'apprennent pas sur le court terme. C'est pourquoi le gouvernement a élaboré une réforme basée sur un système où le jeune conducteur acquiert, pas à pas, davantage d'expérience et développe progressivement sa capacité à participer à la circulation.

L'apprentissage par le biais de la licence d'apprentissage ainsi que les permis de conduire provisoires modèles 1 et 2 ont été abrogés. Le modèle 3 est, lui aussi, supprimé en ce qui concerne les véhicules de la catégorie B.

Deux formules d'apprentissages sont désormais possibles :



1re formule.
Dès 17 ans, le candidat peut présenter **l'examen théorique** de conduite. Après avoir réussi cet examen, il reçoit un permis de conduire provisoire **valable 3 ans**. A l'expiration de cette période, il ne peut renouveler son permis provisoire qu'en réussissant à nouveau l'examen théorique de conduite. Cette limite dans le temps a pour but d'encourager le candidat à passer, et réussir, son examen pratique de conduite dans un délai raisonnable.
Pendant ce stage, le candidat doit toujours être accompagné, dans le véhicule, d'une personne titulaire du permis de conduire B depuis au moins 8 ans.

Au sein de cette formule, le candidat peut aussi choisir de suivre une formation pratique de 6 heures via une école de conduite.





2e formule.

Le candidat opte pour une formation de 20 heures minimum en école de conduite agréée. S'il a au moins 18 ans et réussi son examen théorique, il peut recevoir un permis de conduire provisoire. Celui-ci est valable **pour 18 mois** et lui permet de rouler sans guide. Il peut éventuellement véhiculer un passager si ce dernier a au moins 24 ans et est titulaire d'un permis B.
Toutefois, le permis provisoire sans guide n'est pas renouvelable.

Les deux formules sont assorties de conditions : le candidat ne peut pas conduire entre 22h et 6h du matin, le vendredi, le samedi et le dimanche ainsi que la veille de jours fériés légaux et les jours fériés légaux.

4.2 L'examen pratique

Après une période de stage de minimum 3 mois, le candidat peut présenter **l'examen pratique**. Chaque fois que le candidat échoue deux fois de suite à l'examen pratique, il doit suivre 6 heures de cours auprès d'une école de conduite pour être à nouveau admis à l'examen pratique.

Depuis le 1er décembre 2006, l'épreuve pratique sur terrain privé est supprimée. Le candidat doit dès lors exécuter les manœuvres sur la voie publique (*lire ci-dessous*). Ce nouvel examen, dont la durée est de 40 minutes minimum, permet à l'examinateur de prêter une attention toute particulière au comportement routier du candidat.

On distingue **deux types de manœuvres** :

La manœuvre à l'arrêt : contrôles préalables

En 2005 déjà, avec l'introduction des contrôles préalables, on avait introduit la notion de connaissance minimale du véhicule et de la position adéquate de conduite ainsi que des précautions à prendre avant de quitter le véhicule. En intégrant ces nouveaux éléments dans l'examen pratique, l'objectif est de s'assurer que ceux-ci fassent partie de l'apprentissage et que le guide (ou l'instructeur) apprenne au candidat les contrôles qu'il peut effectuer lui-même.

Les manœuvres en mouvement (qui nécessitent le déplacement du véhicule) : stationnement/arrêt derrière un véhicule et demi-tour dans une rue étroite

Le candidat est amené à faire preuve de la maîtrise du véhicule à très basse vitesse ainsi que de mouvements basiques pour exécuter un stationnement/arrêt derrière un véhicule et un demi-tour.
Il devra surtout faire la preuve qu'il tient compte des autres usagers, de la sécurité routière, de la fluidité du trafic et qu'il prend toutes les précautions pour éviter un accident.

Après la réussite de l'examen pratique débute pour le candidat **une année probatoire** au cours de laquelle il ne peut commettre d'infraction grave. Si tel devait être le cas, le candidat devra restituer son permis et repasser un examen théorique et/ou pratique.

4.3 Conséquences pour le secteur de l'introduction de nouvelles modalités d'examens

Il convient de souligner l'impact de ces nouvelles modalités d'examens, en termes de recherche, de développement et de production, sur l'organisation du travail de la Division Permis de Conduire. En effet, une fois le concept défini, il s'agit de le « traduire » en examen, c'est-à-dire, concrètement, de rédiger des questions pour la partie théorique et de réaliser des photos. Quant à l'examen pratique, la première étape consiste à écrire un projet de vade-mecum, le confronter à la réalité du travail quotidien des centres d'examen et mesurer l'impact de sa réalisation. Enfin, le nouvel examen est mis en production à l'issue de son approbation par le SPF.

Lors de chaque modification de la réglementation, une étude d'impact est réalisée. Elle consiste, entre autres, à déterminer l'influence de ces modifications sur le taux de réussite des examens tant théoriques que pratiques. L'introduction des manœuvres spéciales sur la voie publique ne manquera certainement pas d'influencer les examens. Une étude sera menée à l'issue d'une période probatoire afin d'évaluer l'impact des nouveaux modèles de permis de conduire provisoires.

5. Le nouvel examen pour les tracteurs agricoles

La catégorie « G » est une catégorie spécifique pour **la conduite des tracteurs agricoles et forestiers**, leurs remorques et des véhicules immatriculés comme matériel agricole, motoculteur ou moissonneuse. Déjà, en 2002, un examen théorique avait été instauré pour ces véhicules à la demande du secteur de l'agriculture et en collaboration avec le GOCA et le SPF.

Au 15 septembre 2006, un nouveau permis de conduire 'tracteurs agricoles' a été instauré. Il s'agit là d'un événement car plus aucun nouvel examen n'avait été créé dans notre pays depuis ceux des catégories A3 et E en 1989.

Pour cette catégorie, il convenait de répondre à plusieurs impératifs tels que l'évolution technologique des véhicules, la nécessité pour la profession de se déplacer de plus en plus souvent sur la voie publique, la recherche constante d'une meilleure sécurité pour les usagers et, enfin, de combler un vide légal pour réglementer la libre circulation de la profession dans l'exercice de ses fonctions. Un examen pratique est donc désormais organisé sur le terrain privé et sur la voie publique.

L'apprentissage obligatoire est effectué dans les écoles de conduite agréées par le SPF Mobilité et Transports, les écoles d'agriculture ou les centres de formation agricole dont le programme est approuvé par le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions. L'apprentissage, sous le couvert d'un permis de conduire provisoire, n'a pas été prévu pour des raisons de sécurité routière.



L'examen théorique, qui a été profondément modifié pour répondre aux exigences de la nouvelle réglementation, peut être passé dès l'âge de 15 ans et 9 mois. Il se déroule, au choix du candidat, dans un des centres d'examen du permis de conduire.
Entre le 15 septembre et le 31 décembre 2006, **637 examens théoriques** ont été présentés pour la catégorie G.

L'examen pratique peut être présenté dès 16 ans. Il se déroule dans un des centres d'examen du permis de conduire, dans l'école d'agriculture, le centre de formation agricole ou l'école de conduite agréée.
Il se compose d'une épreuve sur terrain privé et d'une épreuve sur la voie publique. L'épreuve sur terrain comprend les manœuvres suivantes : contrôles préalables, marche arrière en ligne droite, virer en marche arrière dans un garage, dételer et atteler une remorque. La réussite de cette épreuve (valable un an) est une condition pour accéder à l'épreuve sur la voie publique.

A l'issue de la réussite de l'examen pratique, le candidat obtient un permis de conduire de la catégorie G. Si le candidat a moins de 18 ans, il obtiendra un permis de conduire limité à la conduite des véhicules de la catégorie G d'une masse maximale autorisée (MMA) n'excédant pas 20.000 kilos (20 tonnes).

6. La réforme de la formation des examinateurs

La publication de chaque nouvelle Directive européenne élargit le champ d'action des examens.
De plus en plus d'éléments nouveaux sont à intégrer. Bien qu'ils contribuent largement à l'amélioration de la sécurité routière, ces éléments se caractérisent aussi par la difficulté de les évaluer via des moyens classiques. En effet, comment évaluer dans un examen classique du permis de conduire l'impact de la conduite économique, de la prise de risque, de la conduite par temps de neige, de verglas ou de brouillard ?

Dans le cadre de la diversification du permis de conduire, les nouvelles activités sont largement concernées par le niveau de compétence de l'évaluateur. Il s'agit de donner un avis d'expert de la sécurité routière, crédible, en y intégrant tous les aspects du produit, à savoir tant la qualité de l'avis donné que la manière de le communiquer.

La troisième Directive européenne ne néglige pas cet aspect de formation des évaluateurs en indiquant, pour la première fois, des **niveaux de compétences minimaux pour l'exercice de la fonction**.

Les projets de la CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile) développés ces dernières années, et ceux actuellement en cours de réalisation, font la part belle à la formation des moniteurs d'auto-école (Projet MERIT) et à la qualité de la formation de seconde phase après l'obtention du permis de conduire (Projets Advanced et Nov-Ev). L'orientation est clairement indiquée : il faut atteindre les niveaux supérieurs développés dans la Matrice GDE (Goals for Driving Education) si l'on veut donner une nouvelle orientation aux processus de formation et d'évaluation et, en conséquence, améliorer la sécurité routière.

Fort de ces constations, le GOCA a entamé une **étude approfondie de la réforme du métier d'examinateur.** Cette étude veut rencontrer plusieurs objectifs :

1. adapter la formation des examinateurs aux exigences de la troisième Directive européenne ;
2. préparer les examinateurs aux futurs développements des examens du permis de conduire et, tout spécialement, à l'expertise nécessaire à l'évaluation des niveaux 3 et 4 de la Matrice GDE ;
3. améliorer la sélection des candidats examinateurs ;
4. organiser le parrainage de la formation des candidats examinateurs ;
5. développer un processus du suivi de la qualité des examens.

7. Informatique

Vu le nombre important de données à gérer dans le cadre des examens (questions d'examens, données personnelles des candidats, résultats des examens…), un outil informatique actualisé et performant est d'une importance cruciale. La gestion de l'application informatique soutenant les examens théoriques représente un élément important. En effet, l'examen théorique s'appuie sur des techniques audio-visuelles performantes. Cinquante questions, provenant d'une base de données de plusieurs centaines de questions, sont présentées, une à une, au candidat. L'application informatique au départ de laquelle sont extraites les questions pour l'examen théorique au permis de conduire a fait l'objet d'un travail de rénovation. Celle-ci n'a pas seulement permis de simplifier la mise en œuvre informatique au niveau du GOCA et des centres d'examen, mais elle offre désormais une interface plus ergonomique et une structure plus stable.

8. Travaux d'études 2006

8.1. Adaptation de l'examen de la catégorie B

Une étude visant à repenser l'examen pratique catégorie B a été conduite par un groupe d'experts internationaux venus de tous horizons. L'objectif : établir un cahier des charges pour resituer l'examen par rapport à la sécurité routière. Cette étude sera approfondie en 2007 et débouchera, vraisemblablement, sur une nouvelle réforme de l'examen. Cette adaptation devra faire l'objet de la rédaction d'un nouveau vade-mecum suivi d'une formation approfondie des examinateurs.

8.2. Examen test (« L'examen intermédiaire »)

Toute contribution visant à diminuer le stress du candidat pendant l'examen officiel améliorera sans conteste la qualité de l'examen, permettant ainsi au candidat de montrer ses compétences réelles.
Pour permettre au candidat de faire connaissance avec le centre d'examen et d'être déjà confronté à une situation d'examen, il est envisagé de lui offrir la possibilité de présenter volontairement un **examen test.**



Un tel examen test doit se calquer sur l'examen officiel, tant en ce qui concerne sa durée, que le lieu et le niveau de difficulté. Le candidat pourra ainsi en retirer un profit maximal et améliorer sa formation pour présenter l'examen officiel avec les meilleures chances de réussite.

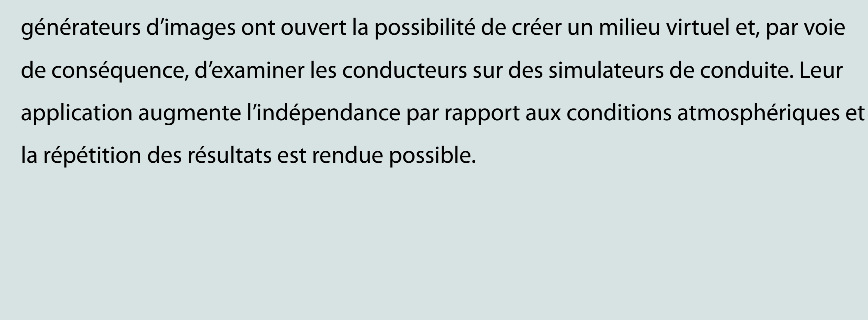
Dans le cadre de cet examen test, l'examinateur ne donnera pas son jugement en termes de réussite ou d'échec, mais s'attachera à décrire et commenter les éléments positifs et négatifs relevés, ceci en vue d'améliorer la formation du candidat. Pour ce faire, il remplira un formulaire qui **synthétisera ses observations et ses conseils**. Pour retirer un bénéfice maximum de ce test, la communication est primordiale entre l'examinateur, le candidat et le moniteur ou le guide. C'est en effet sur cette base que la formation future du candidat sera éventuellement modifiée. En conséquence, la participation du moniteur (ou du guide) à l'examen test constitue à l'évidence un atout.

L'examen test devrait avoir lieu après une période de formation suffisante pour permettre à l'examinateur de déceler les éléments à améliorer. En effet, pour pouvoir réellement faire état d'un comportement routier de conduite défensive par exemple, il faut que le candidat ait suffisamment d'expérience du trafic et de la circulation. On considère que c'est lorsqu'il a accompli environ les 3/4 de sa formation que le candidat peut retirer le plus de profit d'un tel examen.

8.3 Simulateurs de conduite

Le GOCA étudie depuis plusieurs années l'impact que ne manquera pas d'avoir le développement des simulateurs en matière de conduite automobile ; et tout particulièrement le processus de validation des résultats obtenus sur simulateur (processus très important dans le cadre de l'introduction des simulateurs dans les examens de conduite).

Le conducteur automobile est, dans la grande majorité des cas, celui qui cause l'accident. L'amélioration de la sécurité routière doit alors viser le changement de comportement. L'identification des risques de la part du conducteur est indispensable. Toutefois, l'évaluation de certains types de comportements des conducteurs dans la circulation routière est dangereuse et onéreuse. Sans l'utilisation de simulateurs, la répétition des résultats est difficile à obtenir.
Le développement des techniques de simulation, l'augmentation de capacité des ordinateurs et les


générateurs d'images ont ouvert la possibilité de créer un milieu virtuel et, par voie de conséquence, d'examiner les conducteurs sur des simulateurs de conduite. Leur application augmente l'indépendance par rapport aux conditions atmosphériques et la répétition des résultats est rendue possible.



9. Commission internationale des examens de conduite automobile – CIECA

Créée en 1956, la CIECA est active dans les domaines de la sécurité routière et des examens de conduite. Elle compte aujourd'hui 34 instances internationales responsables du passage de l'examen en vue de l'obtention d'un permis de conduire. La CIECA garantit un échange d'idées de grande valeur entre ses membres et tient à contribuer à **l'amélioration de la sécurité routière et à encourager le développement de normes communes** de haut niveau en matière d'examens de conduite dans les pays-membres. La Présidence de la CIECA est actuellement assurée par Willem VANBROECKHOVEN, Administrateur délégué d'Autoveiligheid, une des 10 entreprises agréées pour le contrôle technique et le permis de conduire et membre du GOCA.

Au sein de la CIECA s'est constitué le Groupe de Conseil des Experts (EAG : Expert Advisory Group), un groupe de travail composé de membres issus de différents pays. Tous sont des experts nationaux en matière de formation à la conduite et d'examen du permis de conduire dans leurs pays respectifs. Jacques QUOIRIN, Chef de Division Permis de Conduire au GOCA, en est le représentant belge.

Le EAG joue un rôle dans tous les projets techniques ainsi que dans l'organisation, la gestion et le suivi d'études. Il se réunit 3 à 4 fois par an afin de discuter des objectifs à atteindre, de la direction à suivre, du contenu des activités au sein de la CIECA.

Une des plus importantes publications de la CIECA est le « *Guide sur le Permis de Conduire* », publié depuis peu sous la forme d'un CD-ROM, et qui contient tous les renseignements concernant les législations nationales en matière de permis de conduire, ainsi que des informations détaillées sur la formation des conducteurs, la formation des examinateurs, les examens médicaux, les possibilités de recours, les statistiques, etc. Le GOCA a collaboré à la mise à jour des chapitres consacrés à la Belgique. Ce CD-ROM est un outil unique, grandement apprécié par de nombreux experts dans le domaine de la formation du conducteur, des examens du permis de conduire et de la sécurité routière en général. La CIECA s'attache à maintenir ce document de référence aussi complet et aussi exact que possible grâce aux collaborations de tous les partenaires.

10. Implantation des centres de permis de conduire

INFORMATIQUE

5. Informatique

Outre les **activités spécifiques** réalisées pour le compte des Divisions Contrôle Technique et Permis de Conduire *(lire les deux chapitres précédents à ce sujet)*, les collaborateurs du service informatique participent à de nombreux projets.

Parmi ceux-ci, il y a bien entendu des **services de base** tels que l'entretien, la maintenance et la mise à jour des systèmes informatiques, de l'infrastructure, du matériel et de la téléphonie.
Les collaborateurs du GOCA et des entreprises-membres se tournent aussi vers le service informatique pour résoudre des problèmes liés aux logiciels et aux applications utilisées pour les services de base, qu'elles aient été conçues en interne ou en externe. Le service informatique joue dans ce cas un rôle identique à celui d'un **helpdesk**.

Parmi les autres tâches du service informatique, n'oublions pas la gestion et l'entretien du **réseau VPN** (Virtual Private Network) et du flux des données sur ce réseau ; ceci de façon à **garantir la qualité et la fiabilité des données transmises**. Le réseau VPN permet de répondre au besoin de plus en plus accru d'échange d'informations en reliant, via une connexion internet sécurisée, les centres d'examen du permis de conduire et les stations de contrôle technique. D'une part, chaque entité a accès à différentes applications informatiques. D'autre part, les données récoltées (candidats au permis de conduire, véhicules présentés, etc.) sont centralisées à des fins d'analyses et de statistiques notamment.
Le Service Informatique s'assure également de la sécurisation du flux d'informations ainsi généré.

Autre projet informatique intéressant : **Sharepoint**, un outil de gestion et de partage des documents grâce à des interfaces conviviaux pour les utilisateurs finaux. L'objectif est de faciliter le travail de tous les collaborateurs du GOCA et des entreprises-membres en créant des plateformes informatiques pour l'échange de documents liés au travail quotidien ou à des projets spécifiques.



6. Ressources humaines et communication

1. Personnel

Fin 2006, on recensait un peu plus de **1.900 membres du personnel** au sein des 10 entreprises-membres du GOCA, parmi lesquels près de 300 employés administratifs, 1.400 employés techniques et 200 examinateurs. De son côté, le GOCA compte une trentaine de personnes qui se répartissent entre les départements Contrôle Technique, Permis de Conduire, Informatique et Communication.

Il est également à noter que, dans le cadre de l'introduction du contrôle occasion au dernier trimestre de 2006, les entreprises ont engagé **151 équivalents temps plein** pour faire face au nouvel afflux de véhicules de cette catégorie et pour gérer les appels téléphoniques qui aboutissent au call center (demande d'informations, prise de rendez-vous, etc).

Compétences de base

Le secteur est en permanence à la recherche de collaborateurs qualifiés. Les offres d'emploi sont régulièrement publiées dans la presse et sur les sites internet des 10 entreprises-membres.

Pour certaines catégories d' employés du Contrôle Technique et du Permis de Conduire, des compétences de base sont indispensables. Elles sont précisées dans les arrêtés royaux qui régissent ces deux activités.

Ainsi, le **personnel technique des stations de Contrôle Technique** doit répondre aux conditions suivantes :

- les responsables de station doivent être au moins porteurs du diplôme de l'enseignement technique supérieur A1 (spécialité mécanique, électricité, électromécanique) ;
- les inspecteurs doivent être porteurs au moins du diplôme de l'enseignement technique secondaire supérieur A2 (spécialité mécanique, électricité, électromécanique) et justifier d'au moins deux ans de pratique professionnelle dans le secteur automobile ;
- les inspecteurs adjoints doivent être porteurs au moins du diplôme de l'enseignement technique secondaire supérieur (A2).

Enfin, les **employés administratifs** doivent, eux, être titulaires au moins d'un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur (A2).

Les critères pour devenir **examinateur au Permis de Conduire** sont les suivants :

- être ressortissant d'un des états membres de l'Union Européenne ou de l'Espace Economique Européen ;
- être âgé de 25 ans au moins ;
- ne pas être ou avoir été déchu de son droit de conduire un véhicule à moteur ;
- être titulaire d'au moins un diplôme pris en considération pour l'admission aux niveaux 1, 2+ et 2 dans les administrations de l'Etat (c'est-à-dire au moins de l'enseignement supérieur de type court) (A2) ;

- avoir satisfait à un examen médical ;
- avoir au moins 7 ans d'expérience de la conduite automobile, assortie d'un permis de conduire pour la catégorie B au moins ;
- et réussir un examen dont le contenu et les modalités sont approuvés par le Ministre (cet examen est organisé au GOCA). Une formation préparatoire à cet examen est proposée par le GOCA.

Depuis plusieurs années, le secteur s'est organisé en interne et au niveau national pour mettre en œuvre un organe de concertation (SO) entre employeurs et organisations syndicales. C'est au sein de cet organe paritaire qu'ont lieu les concertations au niveau national et que des CCT (Convention Collective de Travail) sont conclues.

2. Centre de formation

La politique du secteur en matière de ressources humaines s'appuie sur le modèle d'action qui veille à ce que chaque employé acquiert et conserve un niveau de formation et de compétence optimal ; ceci afin que les clients bénéficient d'un service professionnel et de grande qualité, tant dans le domaine du contrôle technique automobile que du permis de conduire.

Le centre de formation du GOCA coordonne les formations de façon à **maintenir et développer les connaissances des inspecteurs et des examinateurs à un niveau optimal.** Une formation efficace garantit en effet une uniformité dans l'exercice de la fonction d'inspecteur du contrôle technique et d'examinateur du permis de conduire.

L'offre du centre de formation s'articule autour de **deux axes principaux** : la formation de promotion et les modules de recyclage.

- La **formation de promotion** accompagne l'inspecteur et l'examinateur durant toute leur carrière. Cette formation fournit non seulement les notions en technique automobile appareillages de contrôle et de mesure ou du code de la route, mais aussi les procédures qu'ils doivent utiliser et appliquer quotidiennement dans leur travail. Le système de classification des fonctions utilisé dans le secteur permet à chaque collaborateur de développer ses capacités et/ou ses intérêts.

- Les **cours de recyclage** ont pour but d'actualiser les connaissances des collaborateurs en suivant les évolutions de la réglementation et de la technologie automobile. L'offre de recyclage répond également aux demandes spécifiques des entreprises-membres.



Recyclages Contrôle Technique	**Recyclages Permis de Conduire**
Contrôle au bord de la route	Manœuvres catégorie B
Contrôle occasion	PINKY
Freins – véhicules utilitaires	

En 2006, le centre de formation a accueilli 1.440 candidats pour un total de 18.078 heures de cours dispensées.

	Contrôle technique	**Permis de conduire**
Formation de promotion	13.628 heures	915 heures
	790 candidats	23 candidats
Recyclages	3.306 heures	229 heures
	578 candidats	58 candidats
Chargés de cours	64 chargés de cours	20 chargés de cours

La décentralisation des cours s'est poursuivie au cours de l'année 2006. Concrètement donc, des sessions de formation sont dispensées en dehors du centre de formation du GOCA, principalement dans les locaux des entreprises-membres.

Le fonctionnement du centre de formation du GOCA a également été repris dans le système qualité ISO. A la fin de chaque cours, une enquête qualité est menée, tant sur le contenu du cours que sur la manière selon laquelle les cours ont été donnés.

3. Communication

Le Service Communication du GOCA offre aux entreprises-membres, d'une part, des moyens de communication (brochures, affiches, sites web,…), qu'elles peuvent utiliser pour informer leurs clients et, d'autre part, un soutien pour des activités comme, par exemple, roadshows, communiqués de presse, conférences de presse, événements,…

3.1 Brochures et site internet

A l'occasion de l'instauration de la nouvelle réglementation sur le **contrôle occasion** au 15 novembre 2006, le GOCA a réalisé un folder reprenant tous les renseignements utiles sur cette nouvelle procédure. Ce folder a été diffusé à grande échelle dans toutes les stations de contrôle technique.

Pour informer le public de la création d'un **nouveau permis pour la catégorie G** « *tracteurs agricoles* », le GOCA a publié une brochure reprenant tous les aspects de ce nouvel examen. Imprimée à 10.000 exemplaires, elle a été diffusée auprès de tous les centres d'examen.

Ces deux documents sont également téléchargeables via le **site internet** du GOCA. Celui-ci répertorie d'ailleurs toutes les informations utiles et nécessaires sur les membres (avec accès aux sites des 10 entreprises-membres), la législation du permis de conduire et du contrôle technique.
Au cours de l'année 2007, une étude sera lancée dans le but de renouveler entièrement le site internet du GOCA : graphisme et contenu du site seront modifiés sur base des dernières technologies internet pour offrir un outil d'information complet et de qualité aux internautes.

3.2 Contacts avec les médias

Les contacts avec les médias représentent une part importante des activités du service communication.

D'une part, le GOCA répond aux demandes ponctuelles qui sont adressées par les journalistes. Les sujets les plus divers sont abordés : ceinture de sécurité, pneus, permis pour motos, taux de réussite au permis de conduire, fraude au kilométrage, etc. Une bonne centaine de demandes sont ainsi arrivées au Service Communication en 2006.
D'autre part, le GOCA réalise des activités de communication ciblées. Ainsi, les modifications légales liées au tuning, à l'instauration du contrôle occasion et à l'introduction du système Car-Pass ont mobilisé les énergies en 2006.

Enfin, le GOCA a également participé à des programmes radios (notamment lors du Salon de l'Auto, avec des émissions consacrées à l'apprentissage de la conduite automobile) et télévisés (principalement dans les émissions liées à la sécurité routière telles que Contact, Kijk Uit, Ça roule ou Veilig Thuis).

3.3 Campagne "Pensez à votre santé"

Le slogan du GOCA, *« Votre partenaire pour une meilleure mobilité et sécurité routière »*, n'est pas un simple argument commercial. Il reprend en quelques mots la mission du secteur, porté par les inspecteurs travaillant au sein des entreprises agréées pour le contrôle automobile.

C'est la raison pour laquelle ces entreprises et le GOCA s'inscrivent activement dans la campagne de sécurité routière *« Pensez à votre santé »*, avec d'autres partenaires comme FEDERAUTO et la Febiac. Tous ces acteurs sont en effet persuadés de la nécessaire synergie entre les différents partenaires (constructeur, garagiste et contrôle technique). Il va de soi que le contrôle périodique à lui seul ne suffit pas à garantir le bon état technique des véhicules dans la circulation. Une conjonction entre contrôle, entretien, prévention et infrastructure est nécessaire.

Cette campagne permet aux clients de se rendre dans l'un des 2.500 endroits participants à l'opération pour faire réaliser un check-up de leur véhicule. Un site internet, *www.pensezavotresante.be*, a été élaboré par le GOCA et offrait la possibilité de rechercher le partenaire de la campagne le plus proche. Une brochure a également été distribuée : elle a connu un grand succès, notamment grâce à tous les conseils pratiques en matière de sécurité et d'entretien du véhicule qu'elle contenait.



En tant qu'acteur de la sécurité routière, les entreprises-membres du GOCA souhaitent bien entendu participer activement à cette campagne. En plus des éléments contrôlés lors du contrôle périodique, une attention particulière a été portée aux pneus dans cette édition de la campagne. Les inspecteurs ont ainsi vérifié l'état, la structure, les indices de charge et de vitesse,… et également la profondeur des rainures de chacun des pneus. Il s'agit là d'une plus-value apportée aux clients qui ont participé à l'opération, d'autant que cet élément est à vérifier à partir du 15 novembre 2006 dans le cadre du nouveau contrôle occasion.



ADRESSES UTILES

1. LES ENTREPRISES-MEMBRES

AUTO CONTROLE TECHNIQUE
Rue Colonel Bourg 118
1140 BRUXELLES
TEL. 02/726.91.52 - FAX 02/726.81.57
www.autocontrole.be

Mme. N. VAN DAMME, Directeur Administratif
ir. C. VAN GEIT, Directeur Technique

A. I. B. V.
Boulevard Sylvain Dupuis 237
1070 BRUXELLES
TEL. 02/559.09.99 - FAX 02/527.14.29
www.aibv.be

M. P. BERNARD, Directeur Administratif
ir. M. DELVAUX, Directeur Technique

AUTOSÉCURITÉ / CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE
Zoning industriel de Petit-Rechain
Avenue du Parc
4800 VERVIERS
TEL. 087/35.46.49 - FAX 087/32.40.09
www.autosecurite.be

M. O. GOIES, Directeur Administratif
ir. V. KLINGELEERS, Directeur Technique

AUTOVEILIGHEID
Lammerdries 7 - 2440 GEEL
TEL. 014/57.86.00 - FAX 014/57.86.01
www.autoveiligheid.be

ir. W. VANBROECKHOVEN, Directeur Administratif
ir. W. VERWIMP, Directeur Technique

BUREAU D'INSPECTION AUTOMOBILE
Z.I. Tournai Ouest - rue du Serpolet 21
7522 MARQUAIN
TEL. 069/45.24.20 - FAX 069/45.24.09
www.b-i-a.be

M. J.F. DRUANT, Directeur Administratif
ir. P. ANDRÉ, Directeur Technique

BUREAU VOOR TECHNISCHE CONTROLE
Santvoortbeeklaan 34/36
2100 DEURNE
TEL. 03/328.69.20 - FAX 03/328.69.12
www.btcnv.be

M. L. CAENEN, Directeur Administratif
ir. J. COBBAUT, Directeur Technique

KEURINGSBUREAU MOTORVOERTUIGEN
Zandvoordestraat 442 a
8400 OOSTENDE
TEL. 059/55.27.70 - FAX 059/55.27.80
www.km.be

M. I. VAN OVERBEKE, Directeur Administratif
ir. R. NAERT, Directeur Technique

LA SECURITE AUTOMOBILE
Rue Lieutenant Lotin 21
1190 BRUXELLES
TEL. 02/412.07.12 - FAX 02/412.07.19
www.securiteautomobile.be

M. P. NIVELLES, Directeur Administratif
ir. L. PIRON, Directeur Technique

STUDIEBUREEL VOOR AUTOMOBIELTRANSPORT
Poortakkerstraat 129
9051 ST.-DENIJS-WESTREM
TEL. 09/321.76.20 - FAX 09/321.76.29
www.sbat.be

Mme. K. DE GEYTER, Directeur Administratif
ir. L. SAEYS, Directeur Technique



2. LES CENTRES DE CONTRÔLE TECHNIQUE DE CONFORMITÉ

ACT
rue Colonel Bourg 118
1140 Bruxelles
✆ 02/726.91.52 - 🖷 02/726.81.57

AIBV
Assesteenweg 32
1730 Asse-Mollem
✆ 02/452.53.53 - 🖷 02/452.99.61

AIBV
rue du Brachot 12
6062 Charleroi-Montignies sur Sambre
✆ 071/32.14.38 - 🖷 071/32.68.94

AIBV
Technologielaan 37
1840 Londerzeel
✆ 052/31.23.00 - 🖷 052/31.22.98

AS
route de Verviers 80
4700 Eupen
✆ 087/55.46.13 - 🖷 087/59.15.21

AS
route de Bastogne 26
4190 Ferrières
✆ 086/43.32.75 - 🖷 086/43.01.91

AS
avenue de l'Indépendance 91
4020 Wandre
✆ 04/362.99.23 - 🖷 04/370.93.71

AS
Zoning Industriel, rue de Norvège 43
4960 Malmedy
✆ 080/33.01.53 - 🖷 080/79.92.81

AS
rue des Prés, NEU 5
6840 Neufchâteau
✆ 061/27.98.29 - 🖷 061/27.51.61

AV
Industrieterrein 'Kolmen' 1308
3570 Alken
✆ 011/31.39.52 - 🖷 011/31.63.29

AV
Lammerdries 7
2440 Geel
✆ 014/57.86.02 - 🖷 014/57.86.03

AV
I.Z. Z1 Willebroek N., Hoeikensstraat 1B
2830 Willebroek
✆ 03/886.29.64 - 🖷 03/866.40.15

BIA
rue de l'Echauffourée 101
7700 Mouscron
✆ 056/85.20.90 - 🖷 056/85.20.99

BTC
Santvoortbeeklaan 34-36
2100 Deurne
✆ 03/328.69.10 - 🖷 03/328.69.12

CTA
chemin de la Plaine 4
5001 Namur
✆ 081/72.17.70 - 🖷 081/72.17.79

CTA
Four à chaux 12
5520 Onhaye
✆ 082/64.32.00 - 🖷 082/64.32.09

CTA
Ambachtelijke zone, Wingepark 3
3110 Rotselaar
✆ 016/44.11.20 - 🖷 016/44.11.29

KM
Kolvestraat 29
8000 Brugge
✆ 050/45.70.70 - 🖷 050/45.70.71

KM
Pontstraat 87
8540 Deerlijk
✆ 056/77.55.52 - 🖷 056/77.40.65

KM
Steenbakkerijstraat 2
8600 Kaaskerke
✆ 051/51.95.60 - 🖷 051/51.95.61

KM
Rozendaalstraat 26
8900 Ieper
✆ 057/22.02.10 - 🖷 057/22.02.11

SA
rue du Labeur 3-9
1070 Anderlecht
✆ 02/529.07.84 - 🖷 02/529.07.89

SBAT
Industrielaan 24
9320 Erembodegem
✆ 053/66.97.62 - 🖷 053/67.31.77

SBAT
Buitenring-Zwijnaarde 1
9052 Zwijnaarde
✆ 09/222.54.30 - 🖷 09/242.84.31

3. LES CENTRES DE CONTRÔLE TECHNIQUE APRÈS ACCIDENT

ACT
rue Colonel Bourg18
1140 Bruxelles
✆ 02/726.91.52

AIBV
Rue du Brachot 12
6062 Montignies-sur-Sambre
✆ 071/32.14.38

AIBV
Technologielaan 37
1840 Londerzeel
✆ 052/31.23.00

AS
Route de Gérasa,
Zoning Artisanal des Coeuvins
6720 Habay
✆ 063/45.52.04

AS
Av. G. Truffaut 50A
4020 Liège
✆ 04/362.99.23
✆ 04/362.82.35

AV
Hoeikensstraat 1b, Industriezone Z1
2830 Willebroek
✆ 03/886.29.64

AV
Steenweg op Luik 350
3870 Heers
✆ 011/48.52.06

BIA
Rue du Grand Courant 18
7033 Cuesmes
✆ 065/39.47.71

BTC
St. Jobsesteenweg 134
2930 Brasschaat
✆ 03/270.48.10

CTA
Rue Fonds Cattelain 4
1435 Mont St. Guibert
✆ 010/65.45.30

KM
Kolvestraat 29
8000 Brugge
✆ 050/31.36.42

KM
Rozendaalstraat 26
8900 Ieper
✆ 057/22.02.10

SA
Rue du Labeur 3-9
1070 Anderlecht
✆ 02/529.07.84

SBAT
Buitenring-Zwijnaarde 1
9052 Zwijnaarde
✆ 09/222.54.30

SBAT
Industriezone Hoogveld
Cooremannekens 12
9200 Dendermonde
✆ 052/25.95.00

4. LES CENTRES DE CONTROLE TECHNIQUE CEMT

ACT
Rue Colonel Bourg 118
1140 BRUXELLES
✆ 02/726.91.52

AIBV
Rue Tahon 59
6041 GOSSELIES
✆ 071/35.73.57

AS
Rue des Prés, NEU 5
6840 NEUFCHATEAU
✆ 061/27.98.29

Rue de Villers 50
4520 WANZE
✆ 085/21.39.35

Route de Verviers 80
4700 EUPEN
✆ 087/55.46.13

AV
Eindhovensebaan 50
3941 HECHTEL-EKSEL
✆ 011/73.40.76

BIA
Rue du Grand Courant 18
7033 CUESMES
✆ 065/39.47.72

BTC
Neerveld 3
2550 KONTICH
✆ 03/451.77.10

CTA
Sint-Maurusweg 23,
Oost Leeuwerik Z1
3300 TIENEN
✆ 016/80.54.70

KM
Rozendaalstraat 26
8900 IEPER
✆ 057/22.02.10

SA
Rue Bollinckx 314
1190 FOREST
✆ 02/412.07.12

SBAT
Industrieweg 2
9032 WONDELGEM
✆ 09/253.81.61

Industriepark 'De Prijkels',
Venecoweg 16
9810 NAZARETH
✆ 09/381.09.30


GOCA

GOCA RAPPORT ANNUEL 2006

E.R.: GOCA ASBL

Réalisation:
Imprimerie Boone-Roosens s.a.

Photos:
Mahaux Photography
Metaphor Communications
Boone-Roosens s.a.



GROUPEMENT DES ENTREPRISES AGRÉÉES POUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE ET LE PERMIS DE CONDUIRE

Rue de la Technologie 21/25 | 1082 Bruxelles

Tél.: 02 469 09 00 | Fax: 02 469 05 70

e-mail: goca@goca.be | www.goca.be